

**Penerapan Aspek-Aspek Hukum Dalam Bisnis Terhadap Kerjasama PT.Gapura
Angkasa Indonesia Dengan KLM Royal Dutch Airlines Belanda**

Maulidya Permatasari

Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Patompo Makassar
E-mail : maulidya.permatasari@unpatompo.ac.id

Abstrak

Perkembangan usaha transportasi udara telah mengalami banyak peningkatan khususnya secara internasional, hal ini dapat dilihat dari terbukanya akses untuk dapat saling bekerja sama dengan perusahaan asing. Adanya bentuk kerjasama ini dipengaruhi oleh faktor keinginan dan kebutuhan barang dari masyarakat internasional serta tujuan ingin meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan yang ingin dicapai dari setiap perusahaan. Adanya hal tersebut dibentuklah Statuta UNIDROIT yang tujuannya untuk memberikan unifikasi atau keseragaman hukum bagi perusahaan lintas negara dalam melaksanakan kontrak kerjasama. Statuta UNIDROIT ini menetapkan empat prinsip utama yaitu, prinsip kebebasan berkontrak, prinsip kebiasaan dagang, prinsip itikad baik, dan prinsip *force majeure*. Perusahaan yang saling bekerja sama adalah PT.Gapura Angkasa Indonesia dengan KLM Royal Dutch Airlines Belanda dalam bidang *ground handling*. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis penerapan aspek hukum dalam bisnis dengan menggunakan Prinsip UNIDROIT dalam isi kontrak tersebut. Metode penelitian bersifat hukum normatif dengan menganalisis isi kontrak berdasarkan Prinsip UNIDROIT. Hasil penelitian tersebut telah menetapkan bahwa kontrak tersebut menerapkan Prinsip UNIDROIT yaitu, prinsip kebebasan berkontrak yang dapat dilihat dalam isi perjanjian utama dan juga berdasarkan pada isi kontrak yang termasuk dalam kategori kontrak internasional, karena didalamnya mengandung unsur asing. Kontrak tersebut juga menerapkan prinsip kebiasaan dagang yang terdapat pada Pasal 10.1 mengenai *Duration*, dalam pasal ini menguraikan bahwa jika terjadi perubahan dalam isi pelaksanaan kontrak, maka akan diadakan pemberitahuan secara tertulis kepada masing-masing pihak dengan cara diam-diam yang mana hal tersebut merupakan kebiasaan dalam transaksi perdagangan internasional. Prinsip itikad baik terdapat pada isi Pasal 1.2.12 mengenai *Handling Charges*, Pasal 5.6 mengenai *Various*, dan Pasal 13.2.1 mengenai *Dispute*. Penerapan itikad baik untuk membicarakan jika terjadi masalah kenaikan pembiayaan dalam pelaksanaan *ground handling*, kelalaian atau keterlambatan pembayaran dari pihak pengangkut kargo, dan penyelesaian sengketa serta penerapan prinsip *force majeure* yang terdapat pada Pasal 10.2.2 mengenai *Modification and Termination*.

Kata kunci: Hukum Bisnis, Kontrak, Prinsip UNIDROIT, dan *Ground Handling*.

PENDAHULUAN

Perkembangan usaha transportasi udara telah mengalami banyak peningkatan baik secara nasional maupun internasional. Peningkatan secara nasional dapat dilihat di masing-masing usaha transportasi udara setiap negara dalam melayani penerbangan regulernya, sedangkan secara internasional dapat dilihat dari terbukanya akses untuk dapat saling bekerja sama dengan perusahaan asing atau lintas negara.

Adanya peningkatan keinginan masyarakat internasional yang ingin berkunjung ke berbagai negara dan adanya sistem pengangkutan barang yang dibutuhkan oleh konsumen di berbagai negara mengharuskan setiap usaha transportasi udara menyiapkan sarana dan prasarana, agar penumpang dan barang tersebut dapat tiba sesuai dengan rute yang telah ditentukan. Melihat hal ini, maka diperlukan adanya ikatan kerjasama usaha transportasi udara lintas negara. Dalam mewujudkan keinginan masyarakat internasional tersebut diperlukan suatu regulasi dan akhirnya diberlakukanlah Prinsip UNIDROIT. Suatu aturan yang menjadi dasar hukum atau payung hukum bagi para pihak perusahaan yang ingin melakukan kerjasama melalui kontrak yang melibatkan pelaku usaha yang memiliki domisili hukum di negara yang berbeda.

Aspek hukum dalam bisnis digunakan untuk mengatur kegiatan bisnis agar dapat berjalan sebagaimana mestinya. Penerapannya dapat berupa perlindungan para pihak dalam kontrak, pengaturan isi kontrak atau perjanjian, penetapan hak dan kewajiban para pihak, perlindungan konsumen dan produsen, penentuan skala bisnis baik nasional maupun internasional, serta penyelesaian sengketa bisnis baik secara nasional maupun internasional.

Pada dasarnya kontrak sering digunakan dalam istilah kegiatan ekonomi atau usaha yang dijalankan oleh pelaku usaha perseorangan, badan usaha milik pemerintah maupun perusahaan swasta. Adapun kegiatan kontrak internasional di bidang usaha

transportasi udara antar pelaku usaha di negara yang berbeda termasuk dalam lingkup kontrak internasional (Syahmin AK, 2011).

Statuta UNIDROIT yang melahirkan Prinsip UNIDROIT merupakan jembatan bagi perusahaan yang ingin melakukan kontrak internasional, karena memberikan keseragaman hukum dalam kontrak internasional. Indonesia sudah meratifikasi perjanjian tersebut berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 59 Tahun 2008 mengenai Pengesahan *Statute of The International Institute For The Unification of Private Law* pada tanggal 2 September 2008.

Penerapan Prinsip UNIDROIT ini sangat dibutuhkan, karena memberikan jaminan kepastian hukum dalam kontrak. Prinsip UNIDROIT terdiri atas empat prinsip utama yakni, prinsip kebebasan kontrak, prinsip kebiasaan dagang, prinsip itikad baik, dan prinsip *force majeure*. Pemberlakuan keempat prinsip tersebut sangat menentukan kualitas dan kuantitas dalam setiap isi kontrak internasional.

Perusahaan transportasi udara tidak hanya bergerak untuk jasa pengangkutan penumpang dan barang saja, namun juga bergerak di bidang jasa ground handling. Adapun perusahaan Indonesia yang mengadakan kontrak kerjasama dengan perusahaan asing yakni PT. Garuda Indonesia. Perusahaan tersebut didirikan dengan memiliki dasar tujuan yakni ingin meningkatkan kualitas layanan kepada penumpang dan barang baik secara domestik maupun internasional khususnya bagian *Ground Handling*.

Pelaksanaan *Ground Handling* yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia ini tidak diragukan lagi. Hal ini dibuktikan dengan masuknya perusahaan ini menjadi anggota IATA (*International Air Transport Association*) dengan didasarkan pada isi Akta No.2 Tanggal 1 September 2010 yang berbunyi "Adanya sistem pengembangan pelayanan yang telah ditetapkan oleh IATA Airport Handling Manual 810 Annex A Tahun 1998 yang terdiri atas tiga bidang usaha jasa yakni, *Ground Handling*, usaha

jasa penunjang penerbangan di bandara udara, dan *warehousing*” (Annual Report PT.Gapura Angkasa, 2021).

Pelayanan jasa di bandar udara berdasarkan Pasal 232 ayat 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Mengenai Penerbangan menguraikan mengenai bentuk pelayanan jasa terhadap pesawat udara di bandar udara. Adapun kegiatan pelayanan jasa yang dimaksud adalah kegiatan pelayanan terhadap pesawat udara yang tiba di bandara (*ground handling*), penyediaan hanggar, pergudangan, catering, perbengkelan pesawat, pelayanan terhadap penumpang, kargo, pos, dan bagasi.

Perusahaan KLM Royal Dutch Airlines ini memilih bekerja sama dengan PT.Gapura Angkasa karena, dinilai lebih bermutu dan berpengalaman dalam melayani angkutan penumpang dan barang. Suksesnya pelayanan terhadap angkutan penumpang dan barang tidak saja ditujukan kepada pelayanan yang dilakukan oleh jasa pengangkut atau maskapai penerbangan saja, namun juga harus ditujukan kepada penyedia jasa bagian *Ground Handling* tersebut.

Pelayanan bagian *Ground Handling* merupakan titik sentral pencapaian dalam pelayanan penumpang dan barang pada saat kedatangan dan keberangkatan. Pelayanan tidak saja dilakukan diatas pesawat, namun juga pada saat tiba di bandara. Adanya hal tersebut, pada dasarnya harus ada kerjasama antara pihak maskapai penerbangan dengan bandara khususnya bagian *Ground Handling* yang dituangkan dalam bentuk kontrak atau perjanjian.

Kontrak internasional sangat berbeda dengan kontrak nasional, karena kontrak internasional dipengaruhi oleh dua sistem hukum nasional yang berbeda. Agar perbedaan hukum nasional antara para pihak tidak menghambat hubungan kerja sama, diperlukan adanya prinsip hukum dalam berkontrak yang mana para pihak harus mematuhi prinsip hukum tersebut. Prinsip hukum dalam berkontrak inilah yang diatur dalam prinsip UNIDROIT. Kontrak harus dibuat sedemikian rupa agar dalam

pelaksanaannya tetap mengacu pada Prinsip UNIDROIT.

Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin mengetahui mengenai penerapan aspek hukum dalam bisnis dengan menggunakan Prinsip UNIDROIT yaitu prinsip kebebasan berkontrak, prinsip kebiasaan dagang, prinsip itikad baik, dan prinsip *force majeure* yang dituangkan dalam isi kontrak antara PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines dalam bidang *ground handling*.

METODE PENELITIAN

Tipe Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif ini akan dilakukan dengan mengkaji substansi kontrak internasional yang dibuat antara PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines berdasarkan aspek hukum dalam bisnis dengan menggunakan Prinsip UNIDROIT.

PEMBAHASAN

Prinsip Kebebasan Berkontrak

Prinsip Kebebasan Berkontrak, prinsip ini merupakan prinsip paling dasar atau utama, karena mewakili hak para pihak untuk mengadakan kontrak. Prinsip ini lahir dari adanya keinginan atau kehendak yang dituangkan baik secara tertulis ataupun lisan, serta berlaku mengikat bagi pihak yang membuatnya (Suharnoko, 2004).

Prinsip ini terdapat pada Pasal 1.1 Prinsip UNIDROIT yaitu:

“The parties are free to enter into a contract and to determine its content”.

Prinsip kebebasan berkontrak ini memberikan hak sepenuhnya kepada pihak untuk melakukan kontrak dengan siapa saja, bebas berkontrak dengan obyek apa saja, bebas memilih hukum apa yang digunakan dalam mengatur kontraknya, dan bebas memilih forum apa yang akan digunakan dalam menyelesaikan sengketa kontraknya. Dalam prinsip ini berlaku asas kesepakatan

atau konsensualisme yang berasal dari kehendak para pihak dalam membuat kontrak (Adolf, 2004).

Prinsip ini dalam prakteknya dapat diwujudkan dalam lima bentuk prinsip hukum yaitu, adanya prinsip kebebasan menentukan bentuk kontrak, adanya prinsip kebebasan menentukan isi kontrak, adanya prinsip aturan yang bersifat memaksa (*mandatory rules*) sebagai pengecualian, adanya tujuan prinsip-prinsip UNIDROIT, dan sifat internasional yang harus diperhatikan dalam proses pembuatan kontrak, dan adanya prinsip yang menyatakan bahwa kontrak mengikat sebagai undang-undang (Soenandar, 2002).

Prinsip kebebasan berkontrak sama halnya dengan asas kebebasan berkontrak seperti yang diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara bahwa suatu kontrak atau perjanjian yang dibuat bebas dengan menggunakan sistem terbuka dalam segala hal meskipun dibatasi oleh hukum atau aturan yang berlaku. Bebas dan tidak bertentangan dengan norma kesusilaan, ketertiban umum, dan undang-undang (Paserangi, 2019).

Adanya unsur kesepakatan yang merupakan unsur mutlak dalam kebebasan berkontrak yang merupakan terjadinya persesuaian kehendak dari para pihak yang dapat dilihat dari adanya bentuk penawaran dan penerimaan baik dinyatakan dalam bentuk tertulis maupun lisan yang pada dasarnya sama-sama memiliki kekuatan hukum yang mengikat bagi para pihak (Miru, 2008).

Berdasarkan isi kontrak tersebut bahwa prinsip kebebasan berkontrak ini dapat dilihat pada isi Perjanjian Utama (*Preamble*) yaitu:

“The present agreement (here in after referred to as (The Annex B), aims at defining the terms and conditions under which the Handling Company undertakes to perform for the Carrier the ground handling services set forth In Paragraph 1. The Services are

more precisely defined in Appendix I”.

Berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak ini bahwa setiap pihak bebas membuat kontrak baik secara nasional maupun internasional, sehingga untuk membedakan kontrak berdasarkan ruang lingkupnya harus berdasarkan unsur element yang didalamnya terdapat unsur asing atau foreign element.

Berdasarkan isi kontrak PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines tersebut dinyatakan bahwa kontrak tersebut termasuk kontrak internasional karena mengandung berbagai unsur asing didalamnya.

Unsur asing yang dikemukakan oleh Sudargo Gautama yakni diantaranya, tempat tinggal para pihak kontrak yang berbeda, warga negara yang berbeda, penandatanganan pembentukan kontrak terjadi di luar negeri, objek yang menjadi pembentukan kontrak berada di luar negeri, bahasa yang dipergunakan dalam menulis naskah kontrak adalah bahasa asing, menggunakan mata uang asing dalam transaksi kontrak, terdapat forum penyelesaian sengketa yang bersifat internasional yaitu arbitrase internasional yang berada di luar negeri, dan adanya proses pemilihan hukum atau *choice of law* antara para pihak.

Berdasarkan isi kontrak tersebut menyatakan bahwa pihak pertama adalah Warga Negara Belanda dan pihak kedua adalah Warga Negara Indonesia. Warga negara dalam hal ini ditujukan kepada orang yang melakukan kontrak tersebut yang berasal dari masing-masing perusahaan tersebut. Kontrak internasional dibentuk oleh lintas negara, jika tidak demikian berarti bukan kontrak internasional. Bentuk dan bidang apapun yang terjalin oleh perusahaan lintas negara termasuk kontrak internasional. Kontrak kerjasama antara PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines memiliki unsur asing yakni dalam hal perbedaan kewarganegaraan.

Unsur kedua yaitu perbedaan tempat tinggal para pihak perusahaan. Berdasarkan isi kontrak tersebut menyatakan bahwa pihak pertama memiliki domisili di Belanda sedangkan pihak kedua berdomisili di Indonesia. Tempat tinggal yang dimaksud dalam hal ini adalah alamat perusahaan yang berdomisili di negara masing-masing. Adapun alamat perusahaan masing-masing berdasarkan naskah kontrak bahwa pihak pertama sebagai perusahaan transportasi udara beralamat di Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen, The Belanda. Sedangkan pihak kedua yaitu perusahaan *ground handling* PT.Gapura Angkasa yang beralamat di Jakarta Indonesia.

Unsur ketiga yaitu penandatanganan kontrak di luar negeri. Berdasarkan pernyataan pihak PT.Gapura Angkasa bahwa penandatanganan kontrak dilakukan di Indonesia. Hal ini terjadi karena dalam kontrak tersebut unsur luar negeri berada pada pihak PT.Gapura Angkasa, sedangkan unsur lokal berada pada pihak perusahaan KLM tersebut, sehingga untuk melakukan penandatanganan Pihak KLM Belanda mengirim utusannya ke PT.Gapura Angkasa. Penandatanganan dilakukan di Indonesia disebabkan karena objek kontrak berada di negara tersebut. Adapun objek kontrak yang ingin diadakan adalah bidang *ground handling* dan juga pihak KLM Belanda yang ingin bekerja sama dengan perusahaan Indonesia, sehingga proses penandatanganan mengikuti tempat objek kontrak berada.

Unsur keempat yaitu objek yang menjadi kontrak berada di luar negeri. Hal ini didasarkan bahwa kontrak terjadi karena adanya kebutuhan terhadap pelayanan *ground handling* yang berasal dari Indonesia. Pihak KLM membutuhkan pelayanan tersebut terhadap pengiriman kargo oleh pesawat KLM Airlines, sehingga objek kontrak secara internasional berada di Indonesia.

Unsur kelima yaitu bahasa yang digunakan dalam menulis naskah kontrak yaitu bahasa asing. Kedua pihak telah

menyepakati bahwa segala hal yang menyangkut, tertuang serta berhubungan dengan isi kontrak tersebut ditulis dan dimasukkan dalam isi kontrak dengan menggunakan Bahasa Inggris. Hal ini dapat dilihat dalam ketentuan kontrak tersebut dalam isi Pasal 11 yaitu *Notification* yang berbunyi:

“In accordance with Sub-Article 11.3 of the Main Agreement, unless otherwise stipulated in this Annex B, any notice or communication for the administration of this Annex B shall be made in writing in English language and addressed to the respective Parties”.

Unsur keenam yaitu penggunaan mata uang dalam transaksi kontrak yaitu mata uang asing. Hal ini diatur dalam Pasal 5 yaitu *Payment*. Hal ini juga diatur dalam SGHA 2013 yang menjadi dasar acuan dalam pembuatan isi kontrak tersebut.

Unsur ketujuh yaitu terdapat forum alternatif penyelesaian sengketa. Hal ini dapat dilihat dalam isi kontrak yang tertuang dalam Pasal 13.2.1 mengenai *Dispute* yaitu:

“In the event that a controversy, dispute, difference, disagreement or claim between the parties shall arise under or relating to this Annex B, including any question concerning the validity, termination, interpretation, performance, operation, enforcement or breach of this Annex B, either party shall send the other party a written notice by registered mail with acknowledgement of receipt. The Parties shall, in the first place, endeavour to settle in good faith such Dispute, by means of negotiations”.

Unsur kedelapan yaitu adanya penggunaan *choice of law* atau pilihan hukum. Berdasarkan isi kontrak tersebut sudah ditetapkan bahwa hukum dari negara mana yang akan digunakan dalam menyelesaikan sengketa apabila terjadi sengketa. Para pihak sudah menyepakati bahwa hukum dari pihak pertama yang harus

digunakan dalam menyelesaikan sengketa dikarenakan pihak pertama yang ingin bekerja sama dengan pihak kedua. Pihak pertama adalah KLM Royal Dutch Airlines, sehingga hukum Belanda yang akan berlaku jika terjadi masalah atau sengketa. Begitu pula segala ketentuan yang tertuang dalam isi kontrak tersebut tunduk dan diatur oleh hukum negara pihak pertama yaitu hukum Belanda. Hal ini diatur dalam isi Pasal 13.1 mengenai *Governing Law* yaitu:

“Governing law This Annex B shall be subject to, governed by and construed in accordance with the laws of The Netherlands”.

Berdasarkan delapan unsur asing tersebut berarti kontrak antara PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines sudah mencerminkan unsur kontrak internasional yang sebenarnya. Adanya unsur perbedaan kewarganegaraan tidak menjadi penghalang bagi kedua belah pihak untuk duduk bersama-sama dalam membuat kontrak dan saling menyepakati isi kontrak tersebut. Kontrak yang terjadi antara kedua perusahaan ini telah menetapkan bahwa telah terjadi kerjasama secara internasional baik untuk Belanda maupun untuk Indonesia sendiri dalam konteks kontrak perusahaan lintas negara. Kerjasama kontrak tersebut tidak dapat terjadi tanpa adanya hak kebebasan berkontrak yang berasal dari para pihak yang juga dituangkan dalam aspek hukum dalam bisnis dengan menggunakan Prinsip UNIDROIT.

Prinsip Kebiasaan Dagang

Prinsip Diakuinya Kebiasaan Dagang dalam transaksi dagang di negara yang menggunakannya. Prinsip ini menyatakan adanya prinsip keterbukaan dalam praktek dagang. Prinsip ini lebih menekankan adanya pemberlakuan hukum kebiasaan dalam perdagangan. Prinsip ini terdapat dalam Pasal 1.8 Prinsip UNIDROIT yang berbunyi:

”Bukan hanya kebiasaan dagang yang disepakati dan berlaku dalam kontrak yang digunakan oleh para pihak selama ini, namun juga adanya a

usage which they have widely known to and regularly observed in international trade by parties in the particular trade concerned, except where the application of such a usage would be unreasonable”.

Prinsip ini sama halnya dengan asas kebiasaan dagang yang sering digunakan oleh negara-negara yang melaksanakan kontrak. Prinsip memasukkan asas kebiasaan dalam melakukan perubahan isi kontrak yang secara diam-diam tanpa harus dinyatakan secara tegas lagi dan oleh para pihak sudah mengetahui akan hal tersebut. Prinsip ini sudah secara umum diberlakukan oleh negara-negara yang melakukan transaksi perdagangan.

Berdasarkan isi kontrak tersebut prinsip ini terdapat pada isi Pasal 10.1 mengenai *Duration* yaitu:

“This Annex B is effective on 11th September 2017 for a period of three years until 10th September 2020 (the Initial Period). Beyond this date, it shall be renewed by tacit consent under the same terms and conditions for successive periods of one (1) year (the Renewal Period) unless cancelled by either Party, without compensation, upon sixty (60) days prior written notice of termination sent by registered mail with acknowledgement of receipt before the expiration of the Initial Period or at any time during the Renewal Period”.

Prinsip Itikad Baik

Prinsip Itikad Baik (*good faith*) dan Transaksi Jujur (*fair dealing*). Prinsip ini terdapat dalam Pasal 1. 7 UNIDROIT yang berbunyi:

“Each party must act in accordance with good faith and fair dealing in international trade”.

Arti dari isi Pasal 1.7 UNIDROIT adalah untuk mewujudkan prinsip keadilan

dalam pelaksanaan transaksi dagang internasional. Prinsip ini memiliki tiga manfaat yakni, memberikan dasar dalam praktek perdagangan internasional, memberikan dasar dalam praktek pembuatan kontrak, dan memberikan sifat memaksa.

Itikad Baik adalah prinsip yang harus dimiliki oleh para pihak dalam berkontrak yang didalamnya terdapat unsur ketulusan, niat baik, dan kejujuran dalam diri para pihak kontrak. Tanpa adanya itikad baik, maka kontrak tidak dapat berjalan sesuai aturannya.

Berdasarkan isi kontrak bahwa prinsip tersebut terdapat pada isi Pasal 1.2.12 mengenai *Handling Charges*. Adapun isi Paragraphnya yaitu:

“Any increase of the Handling Company's terminal charges likely to affect customers of the Carrier will be communicated reasonably in advance to the Carrier. Should such increase have a material adverse effect on the Carrier's market position, the Carrier may request that the Parties discuss in good faith the increase and its likely consequences within a period of thirty (30) days after receipt of the notice. The Handling Company will not implement the increase prior to such discussion or the 31st day after giving notice, whichever is earlier”.

Berdasarkan isi Paragraph tersebut bahwa setiap kenaikan biaya terminal perusahaan penanganan akan dikomunikasikan sebelumnya kepada pihak pengangkut. Kenaikan tersebut memiliki efek yang merugikan pihak pengangkut, maka pengangkut dapat meminta para pihak untuk mendiskusikan dengan itikad baik kenaikan tersebut.

Prinsip itikad baik juga terdapat pada isi Pasal 5.6 mengenai *Various* yaitu:

“If the Carrier, in good faith, disputes charges of any invoice regarding the services, it may withhold from its payment of the relevant charges any such disputed amounts. Any disputed

unpaid amount shall not attract default interest.

The Carrier is entitled to set-off any and all sums due to the Handling Company, as per Sub Paragraph 5.1 with:

- 1) *The amounts due to the Carrier as per Sub-Paragraph 5.5,*
- 2) *The waiting costs invoiced by road haulage companies operating on behalf of the Carrier and attributable to the Handling Company notwithstanding Sub-Articles 8.1(d) and 8.5 of the Main Agreement”.*

Berdasarkan isi Paragraph tersebut bahwa apabila terjadi kelalaian pembayaran, maka pihak pengangkut dan perusahaan penanganan harus menyelesaikan masalah tersebut dengan itikad baik.

Prinsip itikad baik juga terdapat pada isi Pasal 13.2.1 mengenai *Dispute* yang berbunyi:

“In the event that a controversy, dispute, difference, disagreement or claim between the Parties shall arise under or relating to this Annex B, including any question concerning the validity, termination, interpretation, performance, operation, enforcement or breach of this Annex B, either Party shall send the other Party a written notice by registered mail with acknowledgement of receipt. The Parties shall, in the first place, endeavour to settle in good faith such Dispute, by means of negotiations”.

Berdasarkan isi Paragraph tersebut bahwa jika terjadi kontroversi, perselisihan, perbedaan, ketidaksepakatan atau klaim antara para pihak, maka untuk menyelesaikan masalah tersebut para pihak harus berusaha untuk menyelesaikan dengan itikad baik sengketa atau masalah tersebut melalui jalur negosiasi.

Berdasarkan isi kontrak tersebut telah jelas bahwa dalam pelaksanaan isi kontrak harus selalu menggunakan prinsip itikad baik oleh kedua belah pihak. Berdasarkan isi kontrak tersebut telah menggunakan prinsip itikad baik ke dalam tiga bagian isi kontrak

yaitu itikad baik dalam membicarakan biaya kenaikan terminal atau bandara tempat pelaksanaan *ground handling*, itikad baik untuk membicarakan masalah kelalaian pembayaran, dan itikad baik untuk menyelesaikan sengketa atau masalah.

HEADING	COMPLIANCE THRESHOLD
<i>Reply on AWB tracing requests, within 1 business day</i>	100%
<i>Reply on customs related issues/requests, within 1 business day</i>	100%
<i>Documents made available to customs within 2 hours after actual time of arrival</i>	100%
<i>Maximum waiting time export cargo delivery (for all flights), within 30 minutes</i>	100%
<i>Shipments handed over to consignee/agent from storage within 30 minutes after documents and customs clearance is presented by the consignee/agent</i>	100%
<i>Customer's claims and complaints are transmitted within 2 business days to the carrier's customer service office</i>	100%
<i>The handling company responds to all carrier requests regarding claim handling and performance level reports within 5 business days</i>	100%
<i>Scanning performance for mall:</i> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Outbound flow mall receptacles scanned and/or ULD handed over from the GPO</i> ✓ <i>Inbound flow mall receptacles scanned delivered</i> 	100%
<i>Delivery performance for mall:</i> <i>Inbound flow: mall receptacles scanned delivered within 120 minutes after actual flights</i> <i>Arrival (defined with CK and mall team)</i> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>MRD use: mall ULD scanned with the MRD, and/or one mall bag per loose</i> ✓ <i>Shipment delivered, when MRD is installed by postal operator</i> 	100%
<i>Respond to emails from carrier within one (1) business day</i>	100%
<i>ULD maximum 7 days of average layover time</i>	100%

Berdasarkan table diatas menunjukkan berlakunya aspek hukum dalam bisnis dalam memberikan aturan dalam kegiatan bisnis kedua pihak tersebut dan dibuktikan dalam prinsip itikad baik oleh kedua pihak untuk mengikuti aturan tersebut agar tidak terjadi masalah dalam bisnis tersebut.

Prinsip Force Majeure

Prinsip Keadaan Memaksa (*force majeure*). Prinsip ini terdapat pada Pasal 7.1.7 Prinsip UNIDROIT yang mengatur adanya keadaan memaksa. Prinsip ini

memberikan kewajiban terhadap salah satu pihak untuk memberitahukan pihak lain akan adanya *force majeure*.

Prinsip *force majeure* ini sama halnya dengan asas keadaan darurat atau biasa disebut dengan keadaan kahar yaitu asas yang menyatakan bahwa setiap kontrak harus memasukkan unsur tersebut ke dalam naskah kontrak, gunanya adalah untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal diluar kemampuan manusia yang dapat mengganggu pelaksanaan kontrak.

Berdasarkan kontrak tersebut, maka asas ini terdapat pada isi Pasal 10.2.2 mengenai *Modification and Termination* yaitu:

“Notwithstanding Sub-Article 11.9 of the Main Agreement, neither Party shall be liable for failure and/or delay in the performance of any of its obligations under this Annex B if such failure and/or delay is due to a force majeure event. For the purpose of this Annex B, Force Majeure shall mean, without limitation, any of the following circumstances: i) acts of God, explosions, floods, hurricanes, fires, earthquakes or any natural disaster; ii) wars, hostilities, invasions, acts of foreign enemies, rebellions, revolutions, insurrections, civil wars, riots, acts of terrorism, civil commotions or disorders; iii) acts, restrictions, regulations, or measures of any kind issued or enacted by any relevant governmental authority; iv) third party (excluding subcontractors) strikes, lockouts, blockades or sabotages; and/or v) other unforeseeable events of such nature that go beyond the Parties control and cannot be attributed to negligence or wilful misconduct of any of the Parties.

In any such case, the prevented Party shall immediately notify in writing the other Party of the nature and extent of the circumstances and the Parties shall discuss and agree on the action to be taken.

This Annex B shall be rightfully suspended until such circumstances shall have ceased and neither Party shall be held to pay any damage or cost of whatever kind (except for any accrued rights and liabilities) in respect of this Annex B. During the Force Majeure period, the Carrier may discharge the performance of the services by calling upon other

providers. Should the Force Majeure continue for more than thirty (30) days, either Party shall be entitled to terminate this Annex B, without compensation, upon seven (7) days prior written notice by registered letter with acknowledgement of receipt”.

Berdasarkan isi Paragraph tersebut bahwa tidak ada pihak yang akan bertanggung jawab atau mengganti kerugian dalam pelaksanaan kontrak jika terjadi peristiwa *force majeure*.

Terdapat pembagian peristiwa yang termasuk *force majeure* dalam isi kontrak tersebut yaitu:

1. Ledakan, banjir, angin topan, kebakaran, gempa bumi atau bencana alam.
2. Perang, invasi, pemberontakan, revolusi, kerusuhan, tindakan terorisme, dan keributan.
3. Tindakan pembatasan atau tindakan apapun yang dikeluarkan atau diberlakukan oleh otoritas pemerintah tertentu.
4. Pemogokan pihak ketiga (tidak termasuk subkontraktor), *lockout*, blokade atau sabotase.
5. Kejadian tak terduga lainnya yang berada di luar kendali para pihak dan tidak dapat dikaitkan dengan kelalaian atau kesalahan yang disengaja dari salah satu pihak.

Terjadinya salah satu dari kelima peristiwa tersebut, maka pihak yang mengetahui hal tersebut berkewajiban untuk memberitahu pihak yang lain secara tertulis tentang sifat dan keadaan tersebut dan secara bersama-sama mengambil langkah-langkah untuk menghadapi peristiwa tersebut.

Segala pelaksanaan *ground handling* akan ditangguhkan sampai keadaan kembali seperti semula. Tidak ada pihak yang berkewajiban untuk membayar segala kerusakan yang disebabkan oleh peristiwa *force majeure*. Jika keadaan tersebut masih berlanjut lebih dari 30 hari, maka pihak pertama yaitu pengangkut akan mengakhiri

kontrak dengan pihak kedua tanpa kompensasi dan menghubungi jasa layanan *ground handling* lainnya untuk bekerja sama.

Berdasarkan isi pasal tersebut terdapat perbedaan dengan prinsip keadaan darurat yang sebenarnya, hal ini terletak pada pertanggungjawaban oleh pihak dan peristiwa *force majeure*. Peristiwa yang dimaksud dalam kontrak tersebut tidak hanya terletak pada satu peristiwa saja seperti yang disebabkan oleh keadaan alam, namun juga terdapat peristiwa lain yang disebabkan oleh perbuatan manusia yang mana bukan dari kehendak para pihak kontrak. Isi kontrak tersebut tidak mempersoalkan siapa pihak yang akan bertanggung jawab apabila terjadi peristiwa *force majeure* (Permatasari, 2021).

KESIMPULAN

Berdasarkan isi kontrak antara PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines telah jelas menerapkan aspek hukum dalam bisnis dengan menggunakan Prinsip UNIDROIT ke dalam berbagai isi pasal dalam kontraknya yaitu prinsip kebebasan berkontrak, prinsip kebiasaan dagang, prinsip itikad baik, dan prinsip *force majeure*.

DAFTAR PUSTAKA

Adolf, H. 2004. *Hukum Perdagangan Internasional, Prinsip-Prinsip dan Konsep Dasar*. Bandung: PT Refika Aditama.

<http://annualreport.id/perusahaan/PT%20GAPURA%20ANGKASA> mengenai Media Informasi Kinerja Perusahaan Indonesia – Annual report ID diakses pada tanggal 25 Februari 2021.

Miru, A. 2008. *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Paserangi, H. 2019. *Prinsip Kepatutan Pembiayaan Dengan Jaminan Fidusia*. *Mulawarman Law Review*, 4(2).

Permatasari, M. 2021. Analisis Kontrak PT.Gapura Angkasa dengan KLM Royal Dutch Airlines Berdasarkan Hukum Kontrak Internasional. Tesis: Program Pascasarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar.

Syahmin, AK. 2011. *Hukum Kontrak Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Suharnoko. 2004. *Hukum Perjanjian: Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Soenandar, T. 2002. *Prinsip-Prinsip UNIDROIT Sebagai Sumber Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa Bisnis Internasional*. Jakarta: Sinar Gafika.